Preußische Gesetzsammlung

Jahrgang 1914 Nr. 17.

(Nr. 11355.) Eisenbahnanleihegesetz. Vom 10. Juni 1914.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen ꝛc., verordnen, mit Zustimmung der beiden Häuser des Landtags der Monarchie, was folgt:

§ 1.

Die Staatsregierung wird — zugleich unter Genehmigung der beigedruckten Verträge, und zwar:

a) des Vertrags vom 14. Januar 1914, betreffend den Übergang des Cronberger Eisenbahnunternehmens auf den Staat, und Anlage 1.

b) des Staatsvertrags vom 30. Dezember 1913, betreffend den Übergang der Wilhelmhaven-Oldenburger Eisenbahn in das Eigentum des Oldenburgischen Staates — Anlage 2.

ermächtigt, behufs Erweiterung, Vervollständigung und besserer Ausrüstung des Staatseisenbahnnetzes sowie behufs Beteiligung des Staates an dem Bau von Kleinbahnen die folgenden Beträge zu verwenden:

I. zur Herstellung von Eisenbahnen, und zwar:

a. zum Bau von Haupteisenbahnen:

1.	von Arnsdorf (Kr. Liegnitz) nach einem in der Nähe von Liegnitz gelegenen Punkte der Strecke Liegnitz–Königszelt (früher Neuhof), weitere Kosten	7 775 000 Mark,
2.	von Michendorf nach Mahlsdorf (früher Biesdorf), weitere Kosten	10 000 000 »
3.	von Altona nach Neumünster, Grunderwerb	4 400 000 »
4.	von Verden nach Rotenburg i. Hannover, Grunderwerb	2 100 000 »
5.	von Celle nach Hannover, weitere Kosten	14 410 000 »
	Seite	38 685 000 Mark

Ausgegeben zu Berlin den 22. Juni 1914.

Übertrag	38 685 000 Mark
6. von Buer Süd nach Haltern, Grunderwerb	2 420 000 »
7. von (Essen Hbf) Katernberg Nord nach Buer Süd, weitere Kosten	6 268 000 »
8. von (Neuß) Holzheim nach Rommerskirchen (Bergheim), weitere Kosten	9 770 000 »
b. zum Bau von Nebeneisenbahnen:	
1. von Wormditt nach Schlobitten	5 520 000 »
2. von Hohensalza nach Luisenfelde	2 893 000 »
3. von Czersk nach Lienfelde	7 850 000 »
4. von Tempelburg nach Bärwalde i. Pommern ..	4 930 000 »
5. von Nikolausdorf nach Küpper	1 780 000 »
6. von Stolberg-Rottleberode nach Stolberg am Harz	1 330 000 »
7. von Uslar nach Schönhagen	2 160 000 »
8. von Derschlag nach Eckenhagen	3 046 000 »
9. von Wipperfürth nach Bergisch Gladbach	11 410 000 »
10. von Adenau nach Rengen (Daun)	12 617 000 »
c. zur Beschaffung von Fahrzeugen infolge des Baues dieser Eisenbahnen	6 794 000 »
zusammen	117 473 000 Mark;

II. **zum Erwerbe des Eigentums des Cronberger Eisenbahnunternehmens nach Maßgabe des obengenannten Vertrags vom 14. Januar 1914** — unter Ermächtigung der Staatsregierung zum Umtausche von 1 200 000 Mark Aktien der Cronberger Eisenbahn in Staatsschuldverschreibungen der dreiprozentigen konsolidierten Anleihe zum gleichen Nennwerte —:

1. zur Tilgung der schwebenden Schuld der Cronberger Eisenbahn	260 000 Mark	
2. zur Deckung der durch den Abschluß des vorbezeichneten Vertrags entstandenen Ausgaben an Steuern usw.	40 000 »	
3. zur Deckung der auf die Cronberger Eisenbahn entfallenden Kosten des Umbaues des Bahnhofs Frankfurt-Rödelheim	350 000 »	
zusammen		650 000 » ;
Seite		118 123 000 Mark

Übertrag.... 118 123 000 Mark

III. zur Herstellung von zweiten und weiteren Gleisen auf den Strecken:

1. Skandau–Insterburg	5 310 000	Mark
2. Danzig-Langfuhr–Zoppot (drittes und viertes Gleis)...	5 112 000	»
3. Morgenroth–Schoppinitz Süd (drittes und viertes Gleis)...	5 612 000	»
4. Rokietnice–Dratzigmühle, Grunderwerb	275 000	»
5. Altefähr–Bergen auf Rügen.	2 400 000	»
6. Frohnau i. d. Mark–Birkenwerder (drittes und viertes Gleis)	6 000 000	»
7. Tegel–Velten, Grunderwerb..	2 000 000	»
8. Luckenwalde–Jüterbog (drittes und viertes Gleis).........	12 943 000	»
9. Kiel–Preetz, Grunderwerb ...	116 000	»
10. Ilsenburg–Bad Harzburg ...	1 610 000	»
11. Eisfeld–Coburg Pbf.	2 180 000	»
12. Gerstungen–Vacha.........	3 820 000	»
13. Lage (Lippe)–Detmold, Grunderwerb	200 000	
14. Hamm i. Westf.–Wunstorf (drittes und viertes Gleis), weitere Kosten	37 490 000	»
15. Emden–Norddeich	3 050 000	»
16. Münster i. Westf.–Block Hörne (Osnabrück) (drittes und viertes Gleis), Grunderwerb	3 840 000	»
17. Scharnhost–Hamm i. Westf. (drittes und viertes Gleis), Grunderwerb............	7 529 000	»
18. Kreuzthal–Weidenau (drittes und viertes Gleis)........	12 000 000	»
19. Westerburg–Erbach i. Westerwald, Grunderwerb	238 000	»
20. Dortmund Hbf.–Eving	160 000	»
21. Block Prinz von Preußen Süd–Langendreer (drittes und viertes Gleis)	1 075 000	»

Seite ....112 960 000 Mark 118 123 000 Mark

Übertrag	112 960 000 Mark	118 123 000 Mark
22. Bommern-Volmarstein, einschließlich Herstellung einer Verbindungsbahn von Bommerholz nach Wengern und Grunderwerb für die Strecke Volmarstein-Vorhalle	7 300 000 »	
23. Bochum Süd-Block Altenbochum (drittes und viertes Gleis)	780 000 »	
24. Dorsten-Koesfeld, Grunderwerb	364 000 »	
25. Bottrop Süd-Block Prosper Lewin, einschließlich Herstellung einer Verbindungsbahn von Block Prosper Lewin nach Frintrop	2 024 000 »	
26. Wedau-Ratingen West (drittes und viertes Gleis), Grunderwerb	1 244 000 »	
27. Hilden-Opladen (drittes und viertes Gleis), Grunderwerb..	1 112 000 »	
28. Cöln-Nippes-Neuß (drittes und viertes Gleis), Grunderwerb..	1 000 000 »	
29. Crefeld-Linn-Neuß-Holzheim unter Umgehung des Bahnhofs Neuß (drittes und viertes Gleis), weitere Kosten	9 702 000 »	
30. Buir-Stolberg bei Aachen (drittes und viertes Gleis)...	25 724 000 »	
31. Trier Hbf.-Ehrang (drittes und viertes Gleis).............	12 613 000 »	
zusammen....		174 823 000 » ;

IV. zu nachstehenden Bauausführungen:

1. Ausbau der Nebenbahn Schneidemühl-Neustettin zur Hauptbahn	2 100 000 Mark	
2. Herstellung einer Güterverbindungsbahn zwischen Scheune und dem Rangierbahnhofe Stettin, Grunderwerb	2 000 000 »	
3. Herstellung besonderer Verbindungsgleise zwischen Jungfernheide und Fürstenbrunn	5 990 000 »	
Seite...	10 090 000 Mark	292 946 000 Mark

Übertrag	10 090 000 Mark	292 946 000 Mark
4. zur Deckung der Mehrkosten für bereits genehmigte Bauausführungen, und zwar:		
a) der Eisenbahn von Mühlhausen in Thür. nach Treffurt............	619 000 »	
b) der Eisenbahn von Seifen in Westerwald nach Linz am Rhein...........	380 000 »	
c) der Eisenbahn von Schlawe nach Stolpmünde	396 000 »	
d) der Eisenbahn von Buhlen nach Korbach.........	110 000 »	
e) der Eisenbahn von Altenhundem nach Birkelbach..	1 000 000 »	
f) der Eisenbahn von Oberhausen West nach Hohenbudberg, einschließlich einer neuen Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Ruhrort..	8 300 000 »	
g) der Eisenbahn von Suhl nach Schleusingen	140 000 »	
h) der Eisenbahn von Irrel nach Igel	3 133 000 »	
i) der Eisenbahn von Mansfeld nach Wippra	283 000 »	
k) des dritten und vierten Gleises auf der Strecke Vohwinkel—Barmen ...	2 900 000 »	
l) des zweiten Gleises auf der Strecke Andernach—Mayen	112 000 »	
m) des zweiten Gleises auf der Strecke Emden—Abzweigung nach dem Außenhafen bei Emden (Ostfriesische Küstenbahn) und Verlegung dieser Bahn von der West- auf die Ostseite der Stadt Emden.....	1 500 000 »	
Seite	28 963 000 Mark	292 946 000 Mark

Übertrag	28 963 000 Mark	292 946 000 Mark
n) des dritten und vierten Gleises auf der Strecke Essen West–Essen Hbf. .	1 060 000 »	
o) des dritten und vierten Gleises auf der Strecke Trier–Karthaus	1 540 000 »	
p) des zweiten Gleises auf der Strecke Ostrowo–Skalmierzyce	377 000 »	
q) der besonderen Gütergleise auf der Strecke Bielefeld–Brackwede	775 000 »	
r) der Verbindungsbahn von Borbeck über Frintrop nach Bottrop	850 000 »	
zusammen		33 565 000 Mark;

V. **zur Beschaffung von Fahrzeugen für die bestehenden Staatsbahnen**	173 200 000 »
VI. **zur weiteren Förderung des Baues von Kleinbahnen**	6 500 000 »
insgesamt	506 211 000 Mark.

Über die Verwendung des Fonds zu VI wird dem Landtag alljährlich Rechenschaft abgelegt werden.

Mit der Ausführung der unter I b aufgeführten Eisenbahnen ist erst dann vorzugehen, wenn nachstehende Bedingungen erfüllt sind:

A. (1) Der gesamte zum Bau der Eisenbahnen unter 1 bis 9 und deren Nebenanlagen nach Maßgabe der von dem Minister der öffentlichen Arbeiten oder im Enteignungsverfahren festzustellenden Entwürfe erforderliche Grund und Boden ist der Staatsregierung in dem Umfang, in welchem er nach den gesetzlichen Bestimmungen der Enteignung unterworfen ist, unentgeltlich und lastenfrei — der dauernd erforderliche zum Eigentume, der vorübergehend erforderliche zur Benutzung für die Zeit des Bedürfnisses — zu überweisen oder die Erstattung der sämtlichen staatsseitig für seine Beschaffung im Wege der freien Vereinbarung oder Enteignung aufzuwendenden Kosten, einschließlich aller Nebenentschädigungen für Wirtschaftserschwernisse und sonstige Nachteile, in rechtsgültiger Form zu übernehmen und sicherzustellen.

(2) Vorstehende Verpflichtung erstreckt sich insbesondere auch auf die unentgeltliche und lastenfreie Hergabe des für die Ausführung derjenigen Anlagen erforderlichen Grund und Bodens, deren Herstellung dem Eisenbahnunternehmer im öffentlichen Interesse oder im Interesse des benachbarten Grundeigentums auf Grund gesetzlicher Bestimmungen obliegt oder auferlegt wird.

(3) Zu den Grunderwerbskosten für die unter 8 und 9 benannten Eisenbahnen soll staatsseitig ein Zuschuß gewährt werden, und zwar:

a) bei Nr. 8 (Derschlag–Eckenhagen) von	160 000 Mark,
b) » » 9 (Wipperfürth–Bergisch Gladbach) von	645 000 » .

(4) Von der Forderung der unentgeltlichen Hergabe des Grund und Bodens (Abs. 1 und 2) ist Abstand zu nehmen, wenn von den Beteiligten in den mit ihnen wegen Ausführung der Linien abzuschließenden Verträgen die Leistung einer unverzinslichen, nicht rückzahlbaren Pauschsumme in der nachstehend für die einzelnen Bahnen angegebenen Höhe übernommen wird, und zwar:

bei Nr. 1 (Wormditt–Schlobitten) von	500 000 Mark,
» » 2 (Hohensalza–Luisenfelde) von	720 000 »
» » 3 (Czersk–Lienfelde) von	804 000 »
» » 4 (Tempelburg–Bärwalde i. Pommern) von	1 350 000 »
» » 5 (Nikolausdorf–Küpper) von	352 300 »
» » 6 (Stolberg-Rottleberode–Stolberg am Harz) von	140 000 »
» » 7 (Uslar–Schönhagen) von............	245 000 »
» » 8 (Derschlag–Eckenhagen) von..........	126 000 »
» » 9 (Wipperfürth–Bergisch Gladbach) von ..	450 000 » .

Die Pauschsummen zu Nr. 8 (Derschlag–Eckenhagen) und zu Nr. 9 (Wipperfürth–Bergisch Gladbach) sind um die unter Abs. 3 genannten Staatszuschüsse bereits gekürzt.

(5) Für den Fall, daß als Beteiligte im Sinne des Abs. 4 ausschließlich Gemeindeverbände in Betracht kommen, ist die Bedingung der unentgeltlichen Hergabe des Grund und Bodens (Abs. 1 und 2) bereits dann als erfüllt anzusehen, wenn jeder der Gemeindeverbände sich verpflichtet, entweder den innerhalb seines Bezirkes erforderlichen Grund und Boden nach Maßgabe der Bestimmungen in Abs. 1 und 2 unentgeltlich bereitzustellen oder aber nach Maßgabe des Abs. 4 diejenige Summe zu zahlen, die der Minister der öffentlichen Arbeiten nach Abschluß der ausführlichen Vorarbeiten als auf den einzelnen Gemeindeverband entfallenden Teilbetrag der Pauschsumme festsetzen wird.

B. Die Mitbenutzung der Chausseen und öffentlichen Wege ist, soweit dies die Aufsichtsbehörde für zulässig hält, von den daran beteiligten Interessenten unentgeltlich und ohne besondere Entschädigung für die Dauer des Bestehens und Betriebs der Eisenbahnen zu gestatten.

C. Für die unter Nr. 10 benannte Eisenbahn von Adenau nach Rengen (Daun) ist der im Eigentume der Gemeinden befindliche Grund und Boden, soweit er für den Bahnbau erforderlich ist, unentgeltlich und lastenfrei zur Verfügung zu stellen; außerdem muß von den beteiligten Kreisen ein unverzinslicher, nicht rückzahlbarer Barzuschuß zu den Grunderwerbskosten übernommen werden, und zwar:

a) vom Kreise Adenau von	75 000 Mark,
b) » » Daun von	30 000 » .

§ 2.

Die Staatsregierung wird ermächtigt, die Bestände der Reserve-, Erneuerungs- usw. Fonds der Cronberger Eisenbahn, die sich nach dem Abschlusse des Jahres 1912 im ganzen auf 131 948,56 Mark bezifferten,

a) zur Gewährung einer besonders vereinbarten Abfindung von 40 000 Mark an den Betriebsleiter der Cronberger Eisenbahn und
b) in Anrechnung auf die der Staatsregierung bewilligten, noch offenstehenden Eisenbahnkredite

zu verwenden, sobald diese Fonds dem Staate zugefallen sein werden.

§ 3.

Zu den Kosten der im § 1 unter I a Nr. 5 sowie unter IV Nr. 4i vorgesehenen Bauten sind von Beteiligten folgende unverzinsliche, nicht rückzahlbare Barzuschüsse zu leisten:

a) bei I a Nr. 5 (Bahnbau Celle–Hannover) von . . 459 000 Mark,
b) » IV » 4i (Bahnbau Mansfeld–Wippra) von 100 000 » .

§ 4.

Die Staatsregierung wird ermächtigt, zur Deckung der Mittel für die im § 1 unter I bis V vorgesehenen Bauausführungen und Beschaffungen usw. im Betrage von . . . . 499 711 000 Mark nachstehende Beträge mitzuverwenden:

1. die Baukostenzuschüsse der Beteiligten
   a) gemäß § 1 C mit zusammen 105 000 Mark
   b) gemäß § 3 mit zusammen 559 000 »
2. den von der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung für die Abtretung der Eisenbahnstrecke Wilhelmshaven–Oldenburg gemäß Artikel 1 des Staatsvertrags vom 30. Dezember 1913 zu zahlenden Kaufpreis mit . . . . 23 000 000 »
   nebst den gemäß Artikel 2 zu zahlenden Zinsen,

zusammen etwa . . . . 23 664 000 » .

Für den alsdann noch zu deckenden Restbetrag im § 1 Nr. I bis V von etwa . . . . 476 047 000 Mark sowie zur Deckung der Mittel für die im § 1 unter VI vorgesehenen Bauausführungen und Beschaffungen usw. im Betrage von 6 500 000 Mark sind Staatsschuldverschreibungen auszugeben.

An Stelle der Schuldverschreibungen können vorübergehend Schatzanweisungen ausgegeben werden. Der Fälligkeitstermin ist in den Schatzanweisungen anzugeben. Die Staatsregierung wird ermächtigt, die Mittel zur Einlösung dieser

Schatzanweisungen durch Ausgabe von neuen Schatzanweisungen und von Schuldverschreibungen in dem erforderlichen Nennbetrage zu beschaffen. Die Schatzanweisungen können wiederholt ausgegeben werden.

Schatzanweisungen oder Schuldverschreibungen, die zur Einlösung von fällig werdenden Schatzanweisungen bestimmt sind, hat die Hauptverwaltung der Staatsschulden auf Anordnung des Finanzministers vierzehn Tage vor dem Fälligkeitstermine zur Verfügung zu halten. Die Verzinsung der neuen Schuldpapiere darf nicht vor dem Zeitpunkte beginnen, mit dem die Verzinsung der einzulösenden Schatzanweisungen aufhört.

Wird von den Beteiligten von der ihnen im § 1 unter A Abs. 4 und 5 eingeräumten Befugnis, statt der unentgeltlichen Bereitstellung des Grund und Bodens die Zahlung einer Pauschsumme zu wählen, Gebrauch gemacht, so erhöht sich die von der Staatsregierung nach § 1 Nr. Ib für den Bau der betreffenden Eisenbahn zu verwendende Summe sowie die Gesamtsumme des § 1 um die im § 1 unter A Abs. 4 bei den einzelnen Linien angegebenen Beträge oder um die nach Abs. 5 von dem Minister der öffentlichen Arbeiten festgesetzten Teilbeträge dergestalt, daß die von den Beteiligten hiernach zu zahlenden Pauschsummen oder Teilbeträge einer Pauschsumme den vorstehenden Deckungsmitteln hinzutreten.

§ 5.

Wann, durch welche Stelle und in welchen Beträgen, zu welchem Zinsfuße, zu welchen Bedingungen der Kündigung und zu welchen Kursen die Schatzanweisungen und die Schuldverschreibungen verausgabt werden sollen (§ 4), bestimmt der Finanzminister.

Im übrigen kommen wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihe die Vorschriften des Gesetzes vom 19. Dezember 1869, betreffend die Konsolidation preußischer Staatsanleihen, (Gesetzsamml. S. 1197), des Gesetzes vom 8. März 1897, betreffend die Tilgung von Staatsschulden, (Gesetzsamml. S. 43) und des Gesetzes vom 3. Mai 1903, betreffend die Bildung eines Ausgleichsfonds für die Eisenbahnverwaltung, (Gesetzsamml. S. 155) zur Anwendung.

§ 6.

Jede Verfügung der Staatsregierung über die im § 1 unter I bis IV bezeichneten Eisenbahnen und Eisenbahnteile durch Veräußerung bedarf zu ihrer Rechtsgültigkeit der Zustimmung beider Häuser des Landtags.

Diese Bestimmung bezieht sich nicht auf die beweglichen Bestandteile und Zubehörungen dieser Eisenbahnen und Eisenbahnteile und auf die unbeweglichen insoweit nicht, als sie nach der Erklärung des Ministers der öffentlichen Arbeiten für den Betrieb der betreffenden Eisenbahnen entbehrlich sind.

§ 7.

Dieses Gesetz tritt am Tage seiner Verkündung in Kraft.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Neues Palais, den 10. Juni 1914.

(L. S.) **Wilhelm.**

v. Bethmann Hollweg. v. Tirpitz. Delbrück. Beseler.
v. Breitenbach. Sydow. v. Trott zu Solz. Frhr. v. Schorlemer.
Lentze. v. Falkenhayn. v. Loebell.

Anlage 1.

Vertrag,

betreffend den Übergang des Cronberger Eisenbahnunternehmens auf den Preußischen Staat.

Vom 14. Januar 1914.

Zwischen der Königlich Preußischen Staatsregierung, vertreten durch die Königliche Eisenbahndirektion Frankfurt (Main),

und

der Cronberger Eisenbahngesellschaft, vertreten durch ihren Vorstand, den Verwaltungsrat, ist unter Vorbehalt der Zustimmung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten und unter Vorbehalt der verfassungsmäßigen Genehmigung nach Zustimmung der Generalversammlung der Aktionäre der Eisenbahngesellschaft folgender Vertrag abgeschlossen worden:

§ 1.

Die Cronberger Eisenbahngesellschaft überträgt an den Preußischen Staat ihr Vermögen als Ganzes gemäß § 304 des H. G. B.

Die Liquidation der Cronberger Eisenbahngesellschaft soll unterbleiben.

§ 2.

Als Gegenleistung gewährt der Staat den Inhabern von Aktien der Cronberger Eisenbahn, nach Erlöschen der Gesellschaft gegen Einlieferung der Aktien nebst zugehörigen Erneuerungsscheinen bei der Hauptkasse der Königlichen Eisenbahndirektion in Frankfurt (Main), eine Abfindung, und zwar für jede Aktie eine

oder mehrere Staatsschuldverschreibungen der 3 prozentigen konsolidierten Staatsanleihe gleichen Nennwerts mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Januar 1914.

Die nach Ablauf eines Jahres seit Erlöschen der Gesellschaft nicht abgehobenen Staatsschuldverschreibungen nebst Zins- und Erneuerungsscheinen werden mit der Maßgabe bei der gesetzlichen Hinterlegungsstelle hinterlegt, daß sie nur gegen Rückgabe der Aktien oder auf Grund eines die Aktien für kraftlos erklärendes rechtskräftigen Ausschlußurteils ausgehändigt werden dürfen.

§ 3.

Die Cronberger Eisenbahn hat, sobald die im Eingange des Vertrags vorbehaltenen Genehmigungen erteilt sind, unverzüglich den Beschluß der Generalversammlung bei dem zuständigen Amtsgerichte zur Eintragung anzumelden.

§ 4.

Verwaltung und Betrieb des Cronberger Eisenbahnunternehmens gehen vom 1. Januar 1914 ab für Rechnung des Staates, so daß also die Einkünfte der Bahn schon von diesem Tage ab dem Staate zufallen.

In der Zeit vom 1. Januar 1914 bis zum Erlöschen der Cronberger Eisenbahngesellschaft wird die Gesellschaft die Verwaltung in bisheriger Weise durch ihre Verwaltungsorgane für den Staat führen lassen; sie wird sich hierbei in allen wichtigen Angelegenheiten der vorherigen Zustimmung der Königlichen Eisenbahndirektion in Frankfurt versichern. Die Gesellschaft leistet ausdrücklich dafür Gewähr, daß die Bahn in einem durchaus ordnungsmäßigen Zustand übergeht.

§ 5.

Der für das Betriebsjahr 1913 auf die Aktien zu zahlende Gewinnanteil wird in der bisherigen Weise festgestellt. Für die Zeit nach dem 1. Januar 1914 wird ein Gewinnanteil nicht mehr gezahlt.

§ 6.

Der Staat ist verpflichtet, das gesamte Beamten- und Dienstpersonal der Cronberger Eisenbahngesellschaft, soweit nicht im Abs. 2 etwas anderes bestimmt ist, mit dem Erlöschen der Gesellschaft in den Dienst der Königlichen Verwaltung derart zu übernehmen, daß er die mit jenem Personal zur Zeit des Überganges bestehenden Verträge erfüllt.

Mit dem Betriebsleiter ist ein besonderes Abkommen getroffen worden.

§ 7.

Die Königliche Staatsregierung wird die verfassungsmäßige Genehmigung dieses Vertrags sobald als tunlich nachsuchen.

Das Abkommen wird hinfällig, wenn diese Genehmigung nicht bis zum 1. Oktober 1914 erlangt worden ist.

§ 8.

Die Kosten dieses Vertrags, einschließlich der nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen zu entrichtenden Landesstempel sowie der Reichstempelabgabe und der etwa zu zahlenden Steuern, übernimmt der Preußische Staat.

Frankfurt (Main), den 14. Januar 1914.

Königliche Eisenbahndirektion.

Reuleaux.

Cronberg, den 14. Januar 1914.

Der Verwaltungsrat der Cronberger Eisenbahngesellschaft.

Dr. Roediger. Emil Wetzlar.

Genehmigt.

Berlin, den 19. März 1914.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.

(L. S.) v. Breitenbach.

Anlage 2.

Staatsvertrag

zwischen Preußen und Oldenburg, betreffend den Übergang der Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn in das Eigentum des Oldenburgischen Staates.

Vom 30. Dezember 1913.

Zum Zwecke einer Vereinbarung hinsichtlich des Überganges der Bahnstrecke Wilhelmshaven–Oldenburg in das Eigentum des Oldenburgischen Staates haben zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der König von Preußen:

Allerhöchstihren Geheimen Oberregierungsrat Felix Herrmann,

Allerhöchstihren Geheimen Legationsrat Paul Goetsch,

Allerhöchstihren Geheimen Oberfinanzrat Dr. Ernst Schneider,

Allerhöchstihren Geheimen Regierungsrat Max Holtze,
Allerhöchstihren Geheimen Baurat Friedrich Krause,
Allerhöchstihren Geheimen Regierungsrat Paul Grunow;

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Oldenburg:
Allerhöchstihren außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister, Wirklichen Geheimen Rat Dr. Georg v. Eucken-Addenhausen,
Allerhöchstihren Eisenbahndirektionspräsidenten Otto Graepel,
Allerhöchstihren Oberfinanzrat Johannes Stein,

die unter dem Vorbehalte der landesherrlichen Ratifikation nachstehenden Vertrag abgeschlossen haben:

Artikel 1.

Die Königlich Preußische Regierung verpflichtet sich, das Eigentum an der gemäß Artikel 21 des Staatsvertrags vom 16. Februar 1864 bisher bereits von der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung verwalteten und betriebenen Eisenbahn von Wilhelmshaven nach Oldenburg mit Zubehör, Dienstgebäuden und Dispositionsgrundstücken sowie sämtlichen mit dem Besitze dieser Strecke verbundenen Rechten und Pflichten auf den Oldenburgischen Staat zu übertragen.

Die Großherzoglich Oldenburgische Regierung zahlt spätestens am 1. April 1915 als Kaufpreis den Barbetrag von 23 000 000 Mark, wörtlich: „Dreiundzwanzig Millionen Mark".

Artikel 2.

Der Eigentumsübergang erfolgt bei der Zahlung des Kaufpreises, jedoch mit Rückwirkung vom 1. Januar 1914. Für die Zeit vom 1. Januar 1914 wird die Großherzoglich Oldenburgische Regierung von der Zahlung der im Artikel 24 des Staatsvertrags vom 16. Februar 1864 vereinbarten Pachtquote, die Königlich Preußische Regierung dagegen von jedweder Kostenaufwendung für die Bahnstrecke befreit.

Statt dessen entrichtet die Großherzogliche Regierung für die Zeit vom 1. Januar 1914 bis zum Tage der Ratifikation des Vertrags an die Königliche Regierung vierteljährlich nachträglich 4 vom Hundert von 23 000 000 Mark, alsdann bis zur Zahlung des Kaufpreises vierteljährlich nachträglich $^1/_2$ vom Hundert unter dem Reichsbankdiskont, mindestens jedoch 4 vom Hundert.

Artikel 3.

Der Königlich Preußischen Regierung bleibt vorbehalten, zur Handhabung des ihr zustehenden Hoheitsrechts über den in Preußen gelegenen Teil der Bahnstrecke einen ständigen Kommissiar zu bestellen.

Für Akte der staatlichen Oberaufsicht und die Ausübung staatlicher Hoheitsrechte — soweit sie den Gegenstand dieses Vertrags berühren —, insbesondere für die landespolizeiliche Prüfung und Abnahme von Eisenbahnanlagen, wird Preußen Gebühren nicht erheben und Auslagen nicht in Rechnung stellen.

Artikel 4.

Die technische Aufsicht über den Betrieb und betriebsfähigen Zustand der in Preußen gelegenen Bahnstrecke sowie die Handhabung der Bahnpolizei erfolgt durch die Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahnbehörden und Beamten, die auf Vorschlag der Großherzoglich Oldenburgischen Betriebsverwaltung von der zuständigen Königlich Preußischen Behörde in Pflicht zu nehmen sind. Die Handhabung der allgemeinen Sicherheitspolizei liegt hinsichtlich dieser Bahnstrecke den Königlich Preußischen Organen ob. Sie werden den Bahnpolizeibeamten auf deren Ansuchen bereitwillig Unterstützung leisten.

Artikel 5.

Die Bediensteten der in Preußen gelegenen Bahnstrecken sind rücksichtlich der Dienstzucht lediglich ihren Dienstvorgesetzten und den Aufsichtsorganen der Großherzoglich Oldenburgischen Staatsregierung, im übrigen aber den Gesetzen und Behörden des Staates unterworfen, in dem sie ihren Wohnsitz haben.

Bei der Anstellung von Unterbeamten innerhalb des preußischen Staatsgebiets soll auf Angehörige des letzteren vorzugsweise Rücksicht genommen werden, falls geeignete Militäranwärter, unter denen die preußischen Staatsangehörigen gleichfalls den Vorzug haben, zur Besetzung der bezeichneten Stellen nicht zu ermitteln sind.

Artikel 6.

Für die Einziehung oder Neueinrichtung von Stationen innerhalb Preußens sowie für die Einstellung des Betriebs auf dem jetzt innerhalb Preußens betriebenen Bahnteil ist die Zustimmung der Königlich Preußischen Regierung erforderlich.

Die Feststellung der Bauentwürfe für neue Stationen sowie für alle sonstigen Neu-, Erweiterungs- und Ergänzungsanlagen innerhalb Preußens steht lediglich der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung zu; jedoch bleibt die landespolizeiliche Prüfung und Genehmigung der Bauentwürfe, soweit diese die Herstellung von Wegübergängen, Über- und Unterführungen, Brücken, Durchlässen, Vorflutanlagen, Einfriedigungen und Seitenwegen betreffen, nebst der baupolizeilichen Prüfung der Stationsanlagen der Königlich Preußischen Regierung vorbehalten.

Artikel 7.

Der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung wird auf preußischem Staatsgebiete das Enteignungsrecht bewilligt.

Artikel 8.

Die Königlich Preußische Regierung wird von dem Betriebe der in ihrem Gebiete gelegenen Bahnstrecke weder eine Abgabe nach Maßgabe des preußischen Gesetzes vom 16. März 1867 noch andere Staatssteuern erheben.

Artikel 9.

Die Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn wird auch weiterhin als Hauptbahn betrieben werden.

Die Feststellung der Tarife sowie die Feststellung und Abänderung der Fahrpläne erfolgt — unbeschadet der Zuständigkeit des Reichs — wie bisher durch die Großherzoglich Oldenburgische Regierung, soweit Wilhelmshaven in Frage kommt, unter tunlichster Berücksichtigung der preußischen Wünsche. Für den Personenverkehr eingeführte direkte Zugverbindungen von und nach Wilhelmshaven werden nur nach vorgängigem Benehmen mit der Königlich Preußischen Regierung aufgehoben werden.

Für die Fahrgeld- und Frachttarife der Verkehrsbeziehungen Wilhelmshavens sollen keine höheren Einheitssätze als in dem übrigen Verwaltungsbereiche der Großherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen zur Anwendung kommen. Überhaupt wird die Großherzoglich Oldenburgische Regierung die verkehrs- und volkswirtschaftlichen Interessen des preußischen Gebiets in und um Wilhelmshaven in gleicher Weise berücksichtigen wie diejenigen der eigenen Gebietsteile; insbesondere wird sie auch Privatanschlußbahnen für das preußische Staatsgebiet zulassen und auf die Eisenbahnanschlüsse die bei den Großherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen jeweilig üblichen Bedingungen anwenden; geltende günstigere Bedingungen sollen hiervon nicht berührt werden.

Artikel 10.

Sollte die Königlich Preußische Regierung sich zum Bau einer Bahn von Aurich nach Sande mit Anschluß an die Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn entschließen, so wird die Großherzoglich Oldenburgische Regierung den Bau und Betrieb einer solchen Bahn innerhalb ihres Staatsgebiets sowie den Anschluß in Sande grundsätzlich — unter Vorbehalt eines noch zu vereinbarenden Staatsvertrags — gestatten.

Artikel 11.

Die Großherzoglich Oldenburgische Regierung wird die Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn oder ihren Betrieb nur mit Zustimmung der Königlich Preußischen Regierung an Dritte überlassen.

Artikel 12.

Der Kaufpreis im Artikel 1 ist unter Berücksichtigung der gegenwärtigen Verkehrsverhältnisse vereinbart. Insoweit der Verkehr der Strecke Wilhelmshaven-Oldenburg innerhalb der nächsten 25 Jahre infolge einer von der preußischen Staatseisenbahnverwaltung veranlaßten anderweiten Ordnung der Verkehrsleitung zwischen den preußischen und den oldenburgischen Bahnen erheblich abnehmen sollte, wird preußischerseits ein billiger Ausgleich gewährt werden, bei dem die dem Oldenburgischen Staate durch den Ankauf der Bahn erwachsenden Vorteile und Ersparnisse zu berücksichtigen sind.

Artikel 13.

Die Artikel 5 bis 30 des Staatsvertrags vom 16. Februar 1864 treten, soweit nicht im einzelnen ein anderer Zeitpunkt vereinbart ist, mit der Ratifikation dieses Vertrags außer Kraft.

Artikel 14.

Die Hohen Regierungen gewähren einander Befreiung von den aus Anlaß dieses Vertrags fälligen Landesstempelsteuern und Gerichtsgebühren.

Die Kosten der Reichsstempelabgabe und der etwa zu entrichtenden Steuern übernimmt die Großherzoglich Oldenburgische Regierung.

Artikel 15.

Gegenwärtiger Vertrag soll beiderseits sobald als möglich zur landesherrlichen Genehmigung vorgelegt werden; die Auswechselung der Ratifikationsurkunden wird in Berlin erfolgen. Das Abkommen wird hinfällig, wenn die landesherrliche Genehmigung nicht bis zum 30. September 1914 erlangt worden ist.

Zur Beglaubigung dessen haben die Bevollmächtigten den Vertrag unterzeichnet und besiegelt.

So geschehen zu Berlin, den 30. Dezember 1913.

(L. S.) Herrmann
(L. S.) Goetsch
(L. S.) Dr. Schneider
(L. S.) Holtze
(L. S.) Krause
(L. S.) Grunow

(L. S.) v. Eucken
(L. S.) Graepel
(L. S.) Stein

Der vorstehende Staatsvertrag ist ratifiziert worden; die Auswechselung der Ratifikationsurkunden hat am 10. Juni 1914 stattgefunden.

Redigiert im Bureau des Staatsministeriums. — Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.
Bestellungen auf einzelne Stücke der Preußischen Gesetzsammlung und auf die **Haupt-Sachregister** (1806 bis 1883 zu 6,25 ℳ und 1884 bis 1903 zu 2,40 ℳ) sind an die **Postanstalten** zu richten.